

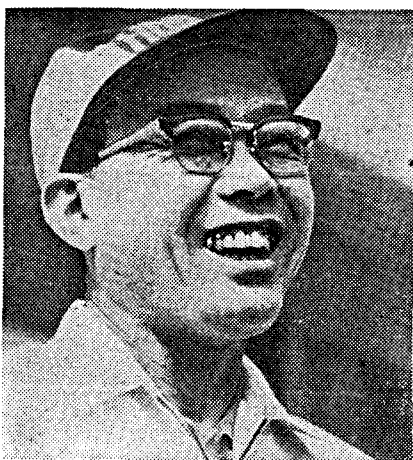
## Europavorstellung des Honda

Im Januar 1962 hörte man die ersten Gerüchte, dass der Welt grösste Motorradfabrik, die Honda Motors Co. Ltd. in Japan, plane, einen Kleinsportwagen zu fabrizieren. Als Motor wurde ein 4-Zylinder mit 360 cm<sup>3</sup> Inhalt angegeben. Mit diesem minimalen Hubvolumen konnte der Wagen in der untersten der drei japanischen Steuerklassen figurieren. Bei seiner offiziellen Präsentation vor bald einem Jahr wurde dann auch eine Version mit 492-cm<sup>3</sup>-Motor gezeigt. Eine ausführliche technische Beschreibung erschien damals bereits in der «AR». Inzwischen hat dieser originelle Kleinsportwagen in seiner neusten Version mit 530-cm<sup>3</sup>-Motor vor einer Woche in Deutschland sein Europa-Debut gefeiert. Debut ist eigentlich zu viel gesagt. Verkauft werden soll er nämlich vorläufig noch gar nicht auf unserem Kontinent, wie der persönlich anwesende Präsident der Firma, Soichiro Honda, erklärte. Der Beginn der regulären Produktion ist auf den kommenden Oktober vorgesehen. Bis der Wagen aber in Europa erhältlich sein wird, kann unter Umständen noch ein Jahr verstreichen. Die Honda-Leute wollen zuerst ein Servicenetz aufbauen. Bis dann werden sie vielleicht auch einen grösseren Motor bereit haben. Denn auch 530 cm<sup>3</sup> sind für europäische Verhältnisse eben doch noch

sehr anlässlich seiner Ansprache bei der Europa-Vorstellung des Honda Sports 500 über seine Geschäftspolitik. Sein erster Grundsatz sei, etwas herzustellen, das (dem Käufer) Freude macht. Mit dem Kauf Profit zu machen, führte er als zweites Ziel auf. — Jedenfalls ist Honda in erster Linie die technische Führungskraft seiner Unternehmung. Ein gutgelungener Farbfilm über die Honda-Motorradproduktion bewies es. In weissem Mantel sah man den «Chef» in der Versuchsabteilung walten. Mit Spannung, welche auch das Filmpublikum übernahm, beobachtete er den Tourenzeiger schliesslich bei der Zahl 16 000 zum Stillstand kam...

Die Honda-Zweiradmaschinen zählen zu den erfolgreichsten im Motorsport. Mit ihnen wurden Weltmeisterschaften errungen. In diesem Jahr wurde die sportliche Aktivität der Honda-Werke reduziert. Dies soll auch 1964 so sein. Hingegen beabsichtigt Soichiro Honda, wie er am letzten Donnerstag erklärte, bis Ende nächstes Jahr seinen Formel-1-Rennwagen in Europa zum Einsatz zu bringen.

Die Existenzberechtigung des Motorsportes ist durch Honda erneut bekräftigt worden, indem er sagte, dass die Rennbeteiligung nicht nur dazu dient, Rennen zu gewinnen, sondern



SOICHIRO HONDA — «Chef» Soichiro Honda waltet zumeist persönlich in seiner grossen Versuchsanstalt.

nische Durchschnittsgrösse nicht wesentlich übersteigt, so sitzt man ausgezeichnet in den körpergerecht geformten Sitzen. Das in italienischem Stil gehaltene Sportlenkrad liegt gut in den Händen. Die Interieurgestaltung macht einen sauberen Eindruck. Die vollzähligen Instrumente sind hübsch und übersichtlich angeordnet. Sie werden von einem Polsterwulst überdacht, der sich über die ganze Oberkantenlänge des Instrumentenbrettes hinzieht. In diesem befindet sich auch ein abschliessbares Handschuhfach. Auch Sonnenblenden, die

rechte mit Make-up-Spiegel, fehlen nicht.

Die Federung scheint sportlich raschansprechend zu sein. (Jedenfalls kam der Wagen, von den vibrierenden Schiffsmotoren beeinflusst, ab und zu in zitternde Schwingungen.) Das Verdeck ist ungewohnt konstruiert. Es ist an Bügeln befestigt, welche sich nach hinten klappen lassen. Ueber der Windschutzscheibe befindet sich ein in der Mitte etwa zehn Zentimeter langes abnehmbares Stück «festes Dach», das zur Befestigung des Cabrioletverdeckes dient. Die Sicht unter diesem Cabrioletdach ist nach oben noch stärker beschränkt, als bei den englischen kleinen Sportwagen. Für grössere Leute ist gleichzeitig auch die Kopffreiheit ungenügend. Langbeiner kommen zudem mit ihrem linken Knie mit dem angezogenen Handbremsgriff und mit der Türfalle in Konflikt. — Preisgünstige Kleinsportwagen scheinen eben allgemein nur für kleine und sportliche Figuren gebaut zu werden.

A propos Preis: der Honda Sports 500 soll in Japan etwa 5500 Franken kosten. In der Schweiz dürfte er mit Zoll und Transportkosten auf schätzungsweise rund 7000 Franken zu stehen kommen. Die Jahresproduktionskapazität für Honda-Wagen soll vorläufig etwa 36 000 Stück betragen. Die Honda-Werke haben aber noch grosse Expansionsmöglichkeiten. — Jedenfalls wird der Name Honda mit der bevorstehenden Produktionsaufnahme zu einer weiteren neuen Automarke.

GL

Gurtenbenutzungs-Kampagnen. — Es wurde gesagt: «Der einzige Moment, da Sitzgurten unbequem sind, ist, wenn Sie auf ihnen sitzen».

Ford wird übrigens den Thunderbird 1964 mit einem Konsolenlicht versehen, das bei laufendem Motor Fahrer und Passagiere daran erinnert, die Sitzgurten anzuschallen.

upi

## 3 Millionen AA-Mitglieder

Die Mitgliedschaft der britischen Automobile Association, des grössten Automobilclubs der Welt, hat die stattliche Zahl von 3 000 000 erreicht.

Die AA wurde im Jahre 1905 mit nicht ganz 100 Personen gegründet. Am 15. August 1950 wurde das millionste Mitglied aufgenommen — Prinzessin Anne, die an dem Tage geboren wurde. Die Zweimillionengrenze wurde im Jahre 1957 erreicht.

Gegenwärtig werden durchschnittlich 1100 neue Mitglieder pro Tag aufgenommen, die immer noch den gleichen Beitrag zahlen wie am Gründungstag — £ 2.20.

Interessant mag sein, dass der häufigste Name im umfangreichen Mitgliederverzeichnis, Smith, nicht weniger als 71 731mal vorkommt!

Alle 49 Sekunden, Tag und Nacht, wird im Durchschnitt einmal die Hilfe der AA für einen Pannendienst in Anspruch genommen.

Politisch hat die AA praktisch keinen Einfluss. Sie kann nicht verhindern, dass die englischen Gesetze dem Automobilisten gegenüber immer schärfer werden, so dass es heute 60 verschiedene Verstösse gibt, für die ein Richter einen Führerausweisentzug verfügen kann, und zwar schon ab dem ersten Male auf Lebzeiten. Je schärfer aber die Behörden durchgreifen, desto nötiger hat der englische Automobilist den Rechtshilfedienst der AA, der letztes Jahr in 34 000 Fällen beansprucht wurde.

Nebst dem Rechtsdienst sind die Hauptleistungen der AA: Ausstellen von Triptyks, Senden von Bestandteilen ins Ausland, Rücktransport von verunfallten oder stark defekten Autos aus dem Ausland, Beratungsdienst für Occasionswagenkäufe usw.

G. W.

## Australien bemüht sich um grössere Verkehrssicherheit

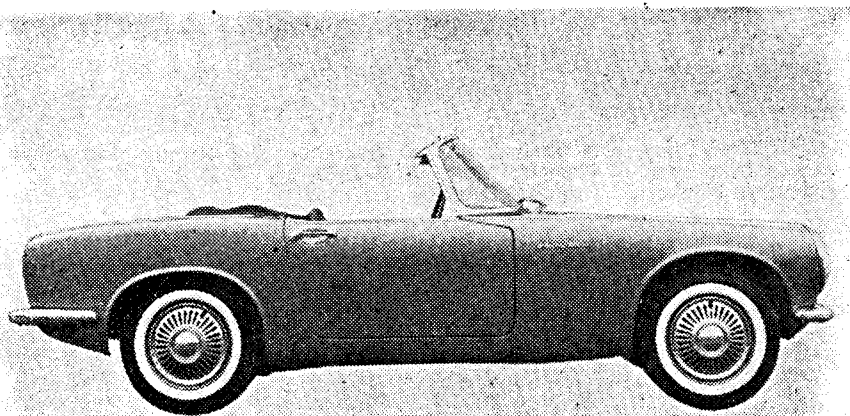
Hersteller von «Autoverschönerungs-Zubehör» (Gadgets) töten indirekt Tuzende von Personen jedes Jahr. Dies erklärte ein Sprecher des Strassensicherheitsrates von Neusüd-Wales. Er meinte damit Kühlerfiguren, Scheinwerferschilder und ähnliche unnütze Verzierungen. Auch im Innern der Wagen montierte Zubehöre können gefährlich sein. Dazu sind unter anderem am Rückblickspiegel aufgehängte Transistorradios zu zählen. Die berechnete Warnung führt noch einige weitere Beispiele dieser Art auf.

Ebenfalls zum Thema Sicherheit im Strassenverkehr sei erwähnt, dass das Strassenforschungsamt eine ausgedehnte Untersuchungsaktion über die Nachtfahrbedingungen auf Australiens Strassen eingeleitet hat. Zweck dieser Aktion ist, ein besseres Strassenbeleuchtungssystem ausfindig zu machen. Auch das gegenwärtige Abblendsystem an Automobilen soll auf mögliche Verbesserungen überprüft werden. Zudem soll der Eignungswert von gefärbten Windschutzscheiben untersucht werden.

Die Automobilisten-Organisationen Australiens bemühen sich zurzeit um eine obligatorische Berufslizenz für Automechaniker. Installateure und Elektriker dürfen ihren Beruf nur mit einem Diplom ausüben. Automechaniker hingegen können ohne genügende Ausbildung arbeiten. Allein im Staat Neusüd-Wales gibt es etwa 18 000 Automechaniker, und es wird geschätzt, dass etwa 75% von ihnen unqualifiziert oder nur mangelhaft ausgebildet sind. Dieser Umstand wirkt sich denn auch häufig in unsachgemäss ausgeführten Reparaturen aus. Dass dies schliesslich ein weiterer negativer Faktor für die Verkehrssicherheit ist, muss einleuchten.

In West-Australien steht übrigens die Einführung von Autofahrlehrer-Prüfungen bevor. Die Fahrlehrer sollen sich dort unter anderem auch über ihre pädagogischen Fähigkeiten ausweisen müssen.

W. Beecham



HONDA SPORTS 500 — Der japanische kleine Sportwagen besitzt eine ansprechende Linie. Der Kofferraum könnte durch eine Verlängerung des Hecks vergrössert werden.

wenig. Immerhin kommt der Wagen in seiner Leistung nun bald an diejenige des kleinen BMC-Sportwagens (Austin-Healey Sprite und MG Midget) heran. Aber in der Honda-Versuchsabteilung sind Motoren mit 1000 und 2000 cm<sup>3</sup> Hubvolumen in Entwicklung. Die Grundkonstruktion des 2-Liter-Motors soll für den Antrieb von Autos, Flugzeugen und Booten gleichermaßen verwendbar sein.

auch, um Erfahrungen zu sammeln. Honda werde immer Rennen fahren und sie technisch und auch propagandistisch auswerten.

### Der Honda Sports 500

Der kleine japanische Sportzweisitzer ist wie gesagt keine Neuheit. Seine früher schon in der «AR» ver-

### Karriere eines Selfmademan

Soichiro Hondas Laufbahn ist die eines besonders erfolgreichen Selfmade-Mannes. Sein Werk entstand sozusagen aus dem Nichts. Von der winzigen technischen Werkstätte bis zur Motorradfabrik war ein langer, aber in der relativ kurzen Zeit der Nachkriegsjahre, zurückgelegter Weg.

Trotz des Aufschwungs der japanischen Automobilproduktion während den letzten Jahren, ist für dieses Land eine Fabrikationsumstellung vom motorisierten Zwei- und Dreirad aller Formen zum Automobil noch lange nicht als absatzpolitisch erforderlich zu bezeichnen. Die Aufnahme der Kleinwagenherstellung durch Honda hat denn auch keineswegs die gleichen Gründe, wie sie in Europa (Goggo/Glas, Maico, Iso, BMW, Hoffmann, Zündapp, NSU, Innocenti und noch kommende) ausschlaggebend waren. Präsident Honda erklärte denn auch, dass die Vorstellung seines Sportkleinwagens demonstrieren will, dass seine Firma «up to date» sei. Der Motorrad- und Kleintraktorenfabrikant will und kann sich Zeit nehmen, sein Autoprojekt ausreifen zu lassen. Dazu besitzt er auch die praktischen Voraussetzungen. Ueber 700 Ingenieure und Techniker sind in seiner Versuchs- und Entwicklungsanstalt tätig, die ihn jährlich etwa zweieinhalb Millionen Franken kostet. Insgesamt sind in den drei Honda-Fabriken 8000 Männer und Frauen beschäftigt.

### Honda und der Motorsport

Der einen angenehm sympathischen Eindruck hinterlassende japanische Industriemagnat Soichiro Honda aus-

## Sitzgurten in allen USA-Modellen 1964

Von unserem Korrespondenten

Am 21. und 22. August haben sämtliche amerikanischen Autowerke bekanntgegeben, dass alle ihre 1964er-Modelle mit bereits in der Fabrik eingebauten Sitzgurten (Seat Belts, früher Savety Belts, Sicherheitsgurten) ausgerüstet sein würden. Bisher hatten neue Autos ab Fabrik nur die Verankerungsvorrichtung erhalten, die im Boden eingebaut war und die vom Eigentümer zur Befestigung von Sitzgurten verwendet werden konnte, falls er das wünschte. Die einzige Ausnahme machte Studebaker; hier waren Sitzgurte als «negative Option» vorgesehen, d. h. sie wurden ab Fabrik mitgeliefert, ausser wenn der Käufer sie ausdrücklich abbestellte; bei anderen Werken wurden sie als «positive Option», d. h. auf ausdrücklichen Wunsch, mitgeliefert.

Die Neuerung, dass die Wagen eingebaute Sitzgurten haben werden, wird offiziell erst ab 1. Januar 1964 in Kraft treten, obwohl vermutlich viele Wagen schon vorher mit ihnen versehen sein dürften. Das hat seinen Grund darin, dass am 1. Januar 1964 in sechs amerikanischen Staaten Gesetze in Kraft treten, die bei neuen Modellen eingebaute Sitzgurten verlangen. In sechs anderen Staaten besteht diese Vorschrift bereits; in neun weiteren Staaten sind entsprechende Gesetze erlassen, doch ist hier ein Inkrafttreten erst später vorgesehen.

Es steht noch nicht fest, ob die Wagenpreise entsprechend erhöht werden. Bisher wurden für zwei für die Vordersitze installierte Sitzgurten je nach Fabrik und Ausführung zwischen 15 und 20 Dollar verlangt; bei einer Massenherstellung wird der Preis vermutlich niedriger sein. Manche Oelfirmen (u. a. California Oil) haben bisher für ihre Kunden Sitzgurten zum Selbstkostenpreis, d. h. etwa 12 Dollar für zwei Gurten, montiert.

American Motors hat bekanntgegeben, dass die von diesem Werk installierten Gurten bei Nichtgebrauch automatisch in den Sitz zurückrutschen und damit also weder faktisch noch ästhetisch im Wege sind, wenn man sie abschnallt. Bei Chrysler sind Sitzgurten dieses Typs nicht als Standardausrüstung, sondern nur wahlweise zu haben.

Den jüngsten Statistiken zufolge sind nur etwa 5 Prozent aller im Betrieb befindlichen amerikanischen Wagen mit Sitzgurten versehen. Von den 1963er-Modellen hatten allerdings nahezu jeder fünfte Sitzgurten ab

Fabrik mitgeliefert erhalten, und dazu muss man noch eine ziemlich grosse, statistisch aber nicht zu erfassende Zahl von Wagen rechnen, deren Eigentümer die Sitzgurten nachträglich anbringen liessen. In gewisser Weise wären aber auch präzisere Statistiken bedeutungslos; sie geben nur an, wie viele Sitzgurten in Autos sind, nicht aber, wie viele von den Fahrern sich tatsächlich beim Fahren anschnallen. Insofern entzieht sich auch die oft gehörte Behauptung, dass bei gewissenhafter Benützung von Sitzgurten durch die Insassen aller Autos 25 Prozent aller tödlichen Autounfälle verhindert werden könnten, bisher noch jeder Ueberprüfung. (Der US National Safety Council schätzt, dass durch Sicherheitsgurten 5000 Wageninsassen jährlich vor dem Unfalltod gerettet werden könnten.)

Ernst Behrendt

### Zum Thema Sitzgurten

Eine Untersuchung der Allied Chemical Corp. hat ergeben, dass mit der Einführung von gesetzlichen Bestimmungen über Sicherheitsgurten in über zwanzig Staaten der USA mit der Zeit 46 Millionen (von den 65,5 Millionen total im Verkehr befindlichen) Wagen betroffen würden.

Im Modelljahr 1963 (ca. September 1962 bis August 1963) dürften übrigens schon 17,5% aller in den Vereinigten Staaten produzierten Personenwagen bereits mit Sicherheitsgurten ausgerüstet worden sein, während es im Modelljahr 1962 bloss 5,7% waren.

Als in Amerika um 1950 die ersten Gurten aufkamen, waren diese von schwarzer Farbe und schwerfälliger Gestaltung. Ihr rein auf Nutzen ausgelegter Zweck bestand ja auch darin, die Wageninsassen im Falle eines Unfalles auf ihren Plätzen zu halten. Nun aber haben sich die Stylisten der Sitzgurten angenommen. Die Bandfarbe wird mit derjenigen des Wageninterieurs abgestimmt und sie erhalten einen Hochglanz-Finish. Goldfarbene Verzierungen werden angebracht, und die Gurtenschlösser werden mit phantasievollen Ornamenten versehen.

Das Anbringen von Gurten in den amerikanischen Autos des Modelljahres 1964 allein ist zwecklos, wenn die Wagenkäufer nicht zu ihrer Benützung bewegt werden können. Die Automobilindustrie plant daher intensive

